

Vor 75 Jahren ging eine dampfende Ära zu Ende

Historisches: Der Bahnabschnitt Hüswil - Wolhusen wurde 1945 elektrifiziert

Am 7. Dezember 1945 stellte die Bahn zwischen Hüswil und Wolhusen vom Dampf- auf den Elektrobetrieb um. Eine einschneidende Veränderung. Zur Bahngeschichte gehören auch Fusionen von kleinen Bahnbetrieben.

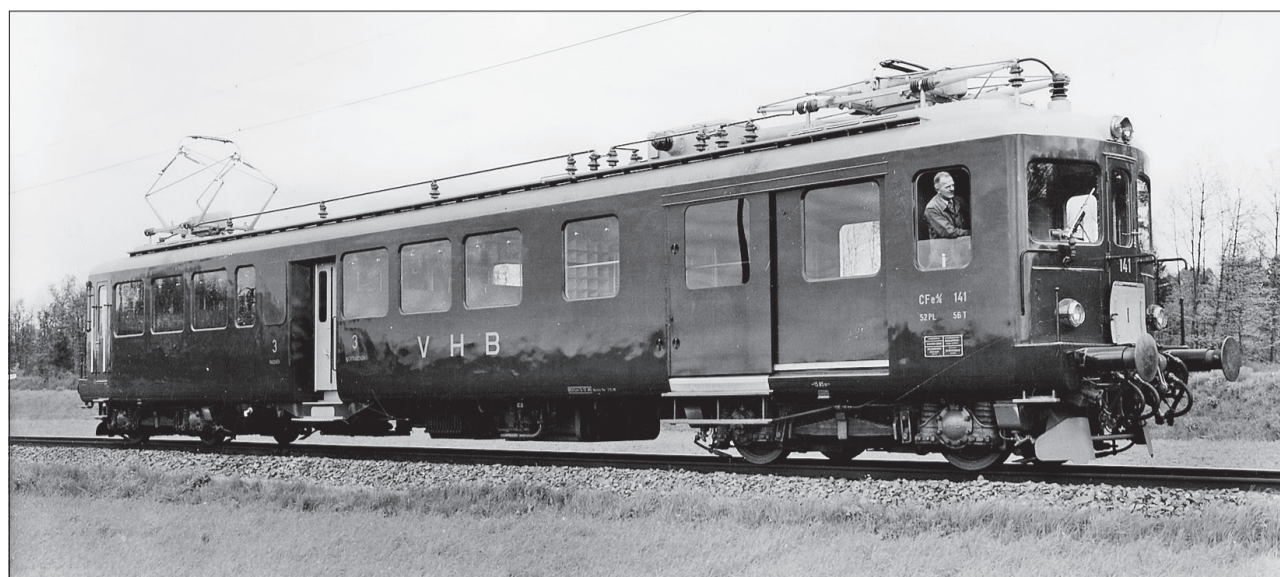
Martin Wicki / Lisbeth Wicki-Blum

Der Wolhuser Martin Wicki ist ein leidenschaftlicher Eisenbahner, der sich beruflich und privat ein grosses Wissen zum Thema angeeignet hat. Neben aktuellen sind für ihn auch historische Begebenheiten von besonderem Interesse. Dazu gehört etwa die Elektrifizierung der Bahnstrecke Hüswil - Wolhusen, über die der Wolhuser aus Erzählungen, vom Hörensagen und aus geschichtlichen Unterlagen Folgendes schreibt.

«Richli Schang, chom hilf mer doch»

«Am 7. Dezember 2020 jährte sich zum 75. Male das Datum, als der Dampf-Bahnbetrieb von Hüswil nach Wolhusen zugunsten des elektrischen Betriebes eingestellt wurde. Somit gehörte das Dampfen und Zischen der Dampflokomotive bei der starken Steigung in Wolhusen, in Richtung Menznau, der Vergangenheit an.

Oft war die Dampfbahn zu jener Zeit Gegenstand übler Lausbubenstreiche, indem die Schienenstränge in der Steigung mit Schmierseife oder



Werkaufnahme des Triebwagens CFe 4/4 141 der Vereinigten Huttwil-Bahnen VHB (ab 1956 BFe 4/4, ab 1963 BDe 4/4 | 241). Einige Triebwagen erhielten 1969 bis 70 den grün-crèmes Anstrich. [Bild zVg]

Schweinefett bearbeitet wurden und so die Personen- oder Güterzüge den Anstieg nicht schafften und zurück in den Bahnhof Wolhusen rollen mussten, um neuen Anlauf zu holen. Gross war dann jeweils bei gewissen Wolhuser Bürgern die Schadenfreude. Wurden die Übeltäter aber erwischt, erwartete sie eine saftige Busse.

Beliebt war auch bei einigen jungen Burschen bei der Ankenbergbrücke (heute Spitalbrücke an der Menznauerstrasse) der Versuch, beim durchfahrenden Zug mit Steinen den Kamin der Dampflokomotive zu treffen. Einmal jedoch machte der Zug eine Schnellbremsung und der wütende Zugführer (Kondukteur) rannete den Bahndamm

hinauf und den Schlingeln hinterher. Fast vor dem Hof der Familie Weingart gab er dann jedoch auf und kehrte zum Zug zurück, der darauf seine Fahrt Richtung Menznau fortsetzte. Die Waggons machten jeweils, je nach Ladung, in der starken Steigung im Dorf Wolhusen den Dampflokotiven schwer zu schaffen und fuhren deshalb teilweise im Schrittempo. Bei der Weidbrücke gewannen sie dann immer mehr an Geschwindigkeit. Dazu gab es einen von alten Wolhusern überlieferten Spruch, der lautete: (in langsamem Tempo) «Richli Schang, chom hilf mer doch – Richli Schang, chom hilf mer doch» (und ab der Weidbrücke immer schneller werdend) «jetz

esch gange – jetz esch gange – jetz esch gange...». Der Richli Schang war übrigens ein Wolhuser Dorforiginal.

Der elektrische Betrieb mit dem gleichen Stromsystem wie bei der SBB wurde zwischen Langenthal und Huttwil schon etwas früher, nämlich am 8. Juli 1945, eröffnet. Der Festzug zu diesen Feierlichkeiten erreichte Huttwil von Burgdorf her via Langenthal. Da sich die fünf elektrischen Triebwagen der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) noch im Bau befanden, führte eine Be 4/4-Lok der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) den Zug.»

Erster elektrischer Triebwagen

«Auch in Wolhusen gab es am 7. Dezember 1945 eine Feier, musikalisch umrahmt von der Feldmusik, allerdings in einem etwas kleineren Rahmen», schreibt Martin Wicki weiter. «Fotoaufnahmen dazu liegen leider keine vor. Da die neuen elektrischen Triebwagen ebenfalls verspätet geliefert wurden, mussten Fahrzeuge der SBB und BLS zugemietet werden.

Im Dezember 1946 konnte dann der erste elektrische Triebwagen der Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) den Betrieb aufnehmen. Die übrigen Wagen folgten im Jahre 1947. Gleichzeitig beschaffte die Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) zwei gleiche Triebwagen, womit bei Ausfall eines VHB-Triebwagens hätte Ersatz gestellt werden können.

Bei diesen Triebwagen handelte es sich zu jener Zeit um hochmoderne Fahrzeuge, die auch als Vorbild für eine spätere ähnliche Serie für die SBB dienten. 1948 beschafften die VHB

Von Bahnbetreibern zur heutigen BLS AG

Ursprünglich waren von Huttwil ausgehend vier Bahnen vorhanden:

- Langenthal - Huttwil Bahn (LHB): eröffnet am 1. November 1889.
- Huttwil - Wolhusen Bahn (HWB): eröffnet am 9. Mai 1895.
- Ramsei - Sumiswald - Huttwil Bahn (RSHB): eröffnet am 1. Juni 1908.
- Huttwil - Eriswil Bahn (HEB): eröffnet am 1. September 1915.

Am 1. Januar 1927 fusionierten die HEB und die LHB.

Am 1. Januar 1944 fusionierten die oben erwähnten Bahnen zu den Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB). Die VHB bildeten zusammen mit der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) und der Solothurn-Moutier-Bahn (SMB) eine Betriebsgemeinschaft. Das Rollmaterial wurde gemeinsam beschafft und war untereinander auch austauschbar.

Am 1. Januar 1997 fusionierten die drei Bahnen VHB, EBT und SMB zum Regionalverkehr Mittelland (RM).

Am 27. Juni 2006 wiederum fusionierte der RM mit der BLS Bern-Lötschbergbahn-Simplon-Bahn und zur sogenannten BLS AG. [mw]

und die EBT passende Steuerwagen dazu. Damit war nun an den Endbahnhöfen Langenthal und Wolhusen das Umfahren der Wagen bei gewissen Zügen nicht mehr nötig.»

In Betrieb bis 1985

Martin Wicki schreibt: «Obwohl die elektrischen Fahrzeuge nicht immer störungsfrei funktionierten und auch einige Mängel aufwiesen, so bildeten sie doch bis zu ihrer Ausrangierung 1985/86 das Rückgrat im Verkehr der VHB. Lediglich die Güterzüge wurden bis 1966 auf der Strecke Wolhusen-Langenthal mit den stärkeren Be 4/4-Lokomotiven der Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT) und der Solothurn-Moutier-Bahn (SMB) geführt.

Kriegsbedingt wurden auf den VHB-Strecken Fahrleitungsmasten aus Holz verwendet. Diese wurden 1966/67 durch Eisenmasten ersetzt. Die meisten Dampflokotiven konnten 1946 an verschiedene Industriebahnen in der Schweiz und Frankreich verkauft werden, wo sie noch einige Jahre gute Dienste leisteten.»



Einfahrt des Triebwagens BFe 4/4 142 in Wolhusen zirka 1961 beim alten Bahnübergang zur Firma Geistlich. [Bild zVg]

Elektrifizierung einzelner VHB-Streckenabschnitte

- Langenthal - Huttwil: 8. Juli 1945.
- Huttwil - Hüswil: 6. August 1945.
- Ramsei - Sumiswald - Wasen i.E.: 7. Oktober 1945 (1994 wurde der Personenverkehr Sumiswald - Wasen aufgehoben).
- Hüswil - Wolhusen: 7. Dezember 1945.
- Huttwil - Sumiswald: 12. April 1946 (2004 wurde der Personenverkehr Affoltern - Weier - Huttwil aufgehoben und 2009 jener von Sumiswald - Affoltern).
- Huttwil - Eriswil: 5. Mai 1946 (1975 wurden der Personenverkehr und 1978 der Güterverkehr aufgehoben. 1979 Abbruch der Strecke.) [mw]

Wale am Walensee? Zum Erheitern und Nachdenken

Neu erschienen: Eine Auswahl von Kolumnen von Bänz Friedli

Man kennt Bänz Friedli aus verschiedenen Medien. Als Satiriker im Radio mit der «Zytlupe». Als Kabarettist mit seinem vierten Soloprogramm. Als bekennenden YB-Fan. Als Preisträger des renommierten «Salzburger Stiers». Als Kolumnist im Migros-Magazin. Von diesen Kolumnen wird hier eine Auswahl präsentiert, aus den Jahren 2015 bis 2019.

Urs Wigger

Bänz Friedli ist viel unterwegs. Hört genau zu, was geredet wird. Schaut genau, was gemacht wird. Schreibt auf, was er beobachtet. Höchst präzise, mit viel Witz und mit ironischem Unterton.

Er erzählt zum Beispiel diese wahre Geschichte, die sich abspielte «irgendwo hinter Luzern» – also gut möglich im Entlebuch. Im Zug eine kinderreiche Familie, da wird Karten gespielt, erzählt und gelacht – also auch Lärm verursacht. Die Mutter versucht gelegentlich zu beruhigen, was nur halbwegs gelingt. Beim Aussteigen stellt sich ihnen ein Senior in den Weg. Nein – nicht, um sie zu massregeln, ihnen eine Moralpredigt zu halten. Im Gegenteil: Er gratuliert ihnen: «Solch fröhliche Kinder machen Freude!» Und drückt ihnen ein Nötli in die Hand, für ein Dessert.

«Körblityp» und «Selbstgerechte»

Oder er typologisiert die verschiedenen Velofahrer. Den «Selbstgerechten», der sich alles erlaubt, weil er als Umweltfreundlicher ja die Welt rettet. Den «Körblityp», der im Korb Unmengen von Verbrauchsmaterial transportiert. Die mit den «Atomvelos» – will heißen E-Bikes –, die zwar rasant unterwegs sind, aber gleichermassen unsicher. Und

schliesslich die «Korrekten»... aber gibt es die überhaupt?!

Die neuen zehn Gebote

Endlich hat einer die zehn Gebote neu erfunden, in die heutige Zeit adaptiert. Wann es wirklich verboten ist, das Handy zu zücken. Zum Beispiel an der Migros-Kasse, wenn man an der Spitze einer langen Kolonne bezahlen müsste. Oder am Stammtisch oder auf dem Fussgängerstreifen. Er stellt fest, dass es in der ersten Klasse heute nebst «Mehrbesseren» und «faltigen Damen in faltenfreien Deux-pièces» auch solche vom «Typus Tussy» und Jeansige mit Skateboards gibt.

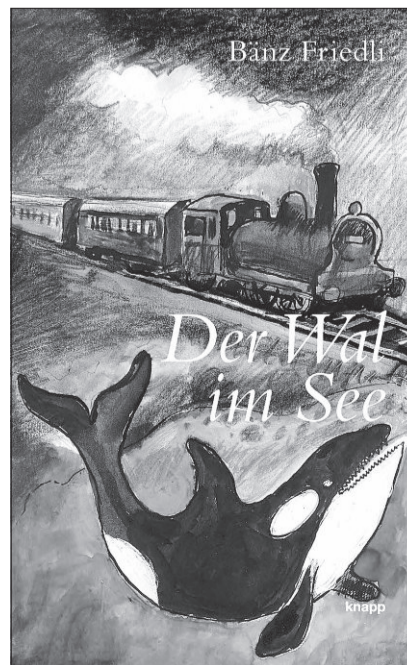
Sitzplätze für Christian Stucki

Er macht sich stark dafür, dass man Ware von hoher Qualität und Langlebigkeit kauft. Zum Beispiel einen gusseisernen Klebbandabroller, der ewig hält. Oder die Stereoanlage, die nach 36 Jahren noch einwandfrei läuft. Er ärgert sich, dass Hersteller die Lebensdauer absichtlich verkürzen – man nennt das «geplante Obsoleszenz». Er erklärt der U20-Generation, was ABM und Epa waren. Er fragt sich, ob im Walensee wirklich Wale leben. Und wie viele Sitzplätze der Christian Stucki im Zug bezahlen müsste.

Im Anhang eine Auflistung der Songs, die den Musikfreak Bänz beim Schreiben begleitet haben. Das könnte

animieren, diese Playlist mit der eigenen zu vergleichen. Ein handliches Büchlein im wahrsten Sinn des Wortes – 11 auf 17 Zentimeter. Passt in jede Tasche. Griffbereit zum Erheitern, zum Vergnügen, zum Nachdenken.

Bänz Friedli: Der Wal im See. Knapp Verlag, ISBN 978-3-906311-70-8. 185 Seiten, 24,80 Franken.



Buchcover «Der Wal im See». [Bild zVg]

kurz gemeldet

Der Wisent ist weniger gefährdet

Rigorose Schutzmassnahmen bringen zum Jahresende gute Nachrichten für den Wisent, eine europäische Rinderrart: Das Tier, auch europäischer Bison genannt, ist weniger stark gefährdet als bisher, berichtete die Weltnaturschutzunion (IUCN) am Donnerstag in Gland bei Genf. Sie verwaltet die Rote Liste der gefährdeten Arten und aktualisiert sie laufend. Der Wisent ist von der Kategorie drei («gefährdet») auf Kategorie zwei («potenziell gefährdet») heruntergestuft worden. Die Zahl der Wisente sei von 1800 im Jahr 2003 auf 6200 im vergangenen Jahr gestiegen, berichtete die IUCN. Anfang des 20. Jahrhunderts war die Art in der Wildnis schon einmal ausgestorben, überlebte aber in Zuchten und wurde in den 50er-Jahren wieder ausgewildert. Die grössten Populationen befinden sich in Polen, Belarus und Russland. Die IUCN listet Tiere und Pflanzen in acht Kategorien, von «ausgestorben» bis «nicht gefährdet». Auf der Liste stehen jetzt fast 129 000 Tier- und Pflanzenarten, von denen fast 36 000 vom Aussterben bedroht sind. [sda]